



(11)

EP 0 750 239 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
27.12.1996 Patentblatt 1996/52

(51) Int. Cl.⁶: G05D 1/08

(21) Anmeldenummer: 96108827.5

(22) Anmeldetag: 03.06.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT

(30) Priorität: 02.06.1995 DE 19519732

**(71) Anmelder: Daimler-Benz Aerospace
Aktiengesellschaft
81663 München (DE)**

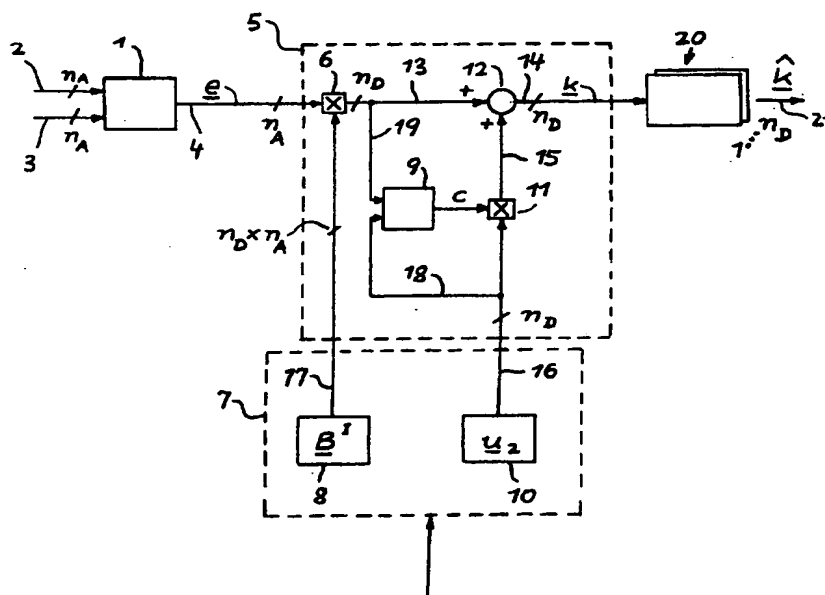
(72) Erfinder:

- Fischer, Horst-Dieter, Dipl.-Ing.
82008 Unterhaching (DE)
- Chemnitz, Joachim, Dipl.-Ing.
81739 München (DE)
- Surauer, Michael, Dipl.-Ing.
83339 Chieming (DE)

(54) Vorrichtung zur Lage- und gegebenenfalls Positionsregelung eines Raumfahrzeuges sowie zugehöriges Verfahren

(57) Diese Vorrichtung dient zur Lageregelung eines Raumfahrzeuges bezüglich seiner drei Hauptachsen. Sie enthält einen Regler 1, welcher aus achsbezogenen Meßsignalen achsbezogene Reglersignale erzeugt. Es sind Düsen oder Lageregelungstriebwerke zur Erzeugung von auf die Hauptachsen bezogenen Momenten bzw. Kräften vorhanden. Eine Umwandlungsvorrichtung 5 dient der Erzeugung von nicht negativen Ansteuersignalen, welche jeweils einem eigenen

Modulator einer Modulatorgesamtheit 20 zugeführt werden. Jedem einzelnen Modulator ist wiederum je eine der Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke in fester Zuordnung nachgeschaltet. Im Falle kontinuierlich steuerbarer Düsen oder Lageregelungstriebwerke werden die von der Umwandlungseinheit erzeugten Ansteuersignale direkt zur Betätigung des jeweiligen Schubsteuerungsmechanismus verwendet.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Lage- und gegebenenfalls Positionsregelung eines Raumfahrzeuges gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 sowie ein zugehöriges Verfahren gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 5.

Eine derartige Vorrichtung sowie ein derartiges Verfahren sind aus dem Artikel „Advanced Attitude- and Orbit Control Concepts for 3-Axis-Stabilized Communication and Application Satellites“ von M. Surauer, H. Bittner, W. Fichter und H. D. Fischer, IFAC Symposia Series 1993, No. 12.: Automatic Control in Aerospace (1992), bekannt. Dort ist in Fig. 6.2-1 die Struktur einer Lageregelungsvorrichtung für ein Raumfahrzeug abgebildet, welche einen Regler enthält, der eingangsseitig Meßsignale verarbeitet und ausgangsseitig Reglersignale abgibt. Sowohl die Meß- als auch die Reglersignale sind achsbezogen, d.h. jeweils auf die drei Hauptachsen des dem Raumfahrzeug fest zugeordneten Koordinatensystems x, y, z bezogen. Die achsbezogenen Reglersignale werden einer dort als „Actuator Command Module“ bezeichneten Umwandlungseinheit zugeführt, die ihrerseits ausgangsseitig eine Anzahl von Ansteuersignalen für Lageregelungsdüsen bereitstellt, die dazu geeignet sind, positive und negative Momente um die drei Hauptachsen sowie ggf. positive und negative Kräfte längs dieser Hauptachsen zu erzeugen. Innerhalb der Umwandlungseinheit werden die eingangsseitig eingehenden Reglersignale zunächst einem Begrenzer und dann insgesamt drei ebenfalls achsbezogenen Modulatoren zugeführt, welche ausgangsseitig achsbezogene digitale Pulsfolgen erzeugen, deren Pulse die Werte 0 oder ± 1 annehmen können. Diese Pulsfolgen werden in einer nachfolgenden Düsenauswahllogik in eine Anzahl von nicht negativen Ansteuersignalen für die Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke umgewandelt, wobei im konkreten Fall vier Düsen vorgesehen sind. Dies geschieht über eine Tabellenansteuerung, welche eingangsseitig alle 27 möglichen Kombinationen der drei Modulatorausgangssignale enthält und dazu jeweils feststehende Kombinationen digitaler, düsenbezogener Ansteuersignale liefert, wie der Tabelle 5.2-2 des Artikels zu entnehmen ist.

Diese Tabellensteuerung hat jedoch den Nachteil, daß ein einziges Signaltupel am Modulatorausgang zur Umsetzung zwei aufeinanderfolgende Zeitintervalle mit möglicherweise unterschiedlicher Düsenansteuerung benötigt, was im Hinblick auf die zulässige Mindestimpulsdauer der Düsen eine Halbierung der an sich möglichen Reglerempfindlichkeit bedeutet. Außerdem liegt in der Tatsache, daß drei achsbezogene Modulatoren verwendet werden, ein gewisser Mangel an Flexibilität, da es so nicht möglich ist, eine genaue Abstimmung der Eigenschaften des Modulationsverfahrens auf die Erfordernisse der einzelnen Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke vorzunehmen, was unter Umständen erwünscht sein kann.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Vorrichtung der eingangs genannten Art bereitzustellen, die hinsichtlich der Flexibilität und Reglerempfindlichkeit verbessert ist.

Diese Aufgabe ist im Hinblick auf eine Lageregelungsvorrichtung, die mit gepulst zu betreibenden Düsen oder Lageregelungstriebwerken arbeitet, durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

In der eingangs genannten, in dem erwähnten Artikel beschriebenen Vorrichtung kommt ein Verfahren zur Erzeugung von Ansteuersignalen für die Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke zum Einsatz, welches von den achsbezogenen Reglersignalen ausgeht und gemäß dem Oberbegriff von Patentanspruch 5 nach einer Vorschrift arbeitet, welche die Anwendung einer Matrixzerlegung nach der an sich bekannten Methode der Singular Value Decomposition (SVD) auf eine Düsenmatrix voraussetzt, die wiederum als Elemente die von den Düsen- bzw. Lageregelungstriebwerken erzeugbaren Momenten- und Kraftvektoren enthält. Dies ist in dem Artikel im Kapitel 5.2.1 näher dargelegt, insbesondere unter der Teilüberschrift „Torque Generation Logic“. Die dortige Vorgehensweise führt direkt zu der oben erwähnten Tabellenansteuerung und berücksichtigt die Tatsache, daß die achsbezogenen Reglersignale vor Erzeugung der düsenbezogenen Ansteuersignale den drei ebenfalls achsbezogenen Modulatoren zugeführt werden, so daß die eigentliche Berechnung der Ansteuersignale von dem diskreten Signaltupel an den Modulatorausgängen, d.h. dem Modulator-Ausgangsvektor, ausgeht. Demgemäß tritt in der Rechenvorschrift, die aus der Anwendung der genannten Matrixzerlegung resultiert, der achsbezogene, aus diskreten Komponenten bestehende Modulator-Ausgangsvektor auf.

Gemäß der Erfindung wird dieses Verfahren nun so modifiziert, daß die oben erwähnten Nachteile nicht mehr auftreten. Dies geschieht gemäß dem kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 5 dadurch, daß in der Rechenvorschrift zur Bestimmung des aus den Ansteuersignalen als Komponenten bestehenden Ansteuervektors nicht mehr ein Modulator-Ausgangsvektor, sondern vielmehr direkt der Vektor der achsbezogenen Reglersignale herangezogen wird, wobei letzterer dann mit der aus der SVD-Matrixzerlegung resultierenden Ansteuermatrix zu multiplizieren ist.

In der bekannten Lageregelungsvorrichtung gemäß dem eingangs zitierten Artikel werden stets gepulst betriebene Düsen verwendet. Dies folgt aus der dort angesprochenen Verwendung von Modulatoren.

Gemäß einem weiteren Aspekt der Erfindung ist vorgesehen, daß auch kontinuierlich steuerbare Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke verwendet werden können, wobei die etwa nach dem Verfahren gemäß Anspruch 5 erzeugten Ansteuersignale direkt zur Betätigung des jeweiligen Schubsteuerungsmechanismus der diesen Ansteuersignalen fest zugeordneten Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke herangezogen werden.

Unter Düsen werden solche Lageregelungstriebwerke verstanden, welche mit chemischen Treibstoffen arbeiten und vorwiegend für den gepulsten Betrieb ausgebildet sind, wobei je nach Ansteuerung Ventile ganz geöffnet oder

geschlossen sind. Derartige Ventile können aber auch so ausgebildet sein, daß sie gemäß einer vorgegebenen Kennlinie kontinuierlich variierbare Zwischenstellungen einnehmen und somit auch für kontinuierliche Ansteuerungen geeignet sind. Weiterhin sind elektrische Lageregelungstriebwerke, beispielsweise Ionentriebwerke, von Interesse, bei denen der erzeugbare Schub ebenfalls kontinuierlich variierbar ist.

5 Das Verfahren zur Bestimmung der Ansteuersignale für gepulste oder kontinuierlich ansteuerbare Düsen, die in der unten beschriebenen Weise auf einem Satelliten oder Raumfahrzeug angeordnet sind, besitzt folgende Eigenschaften:

- Die Anzahl der Ansteuersignale ist gleich der Mindestanzahl n_D der verwendeten Düsen;
- jedes der n_D Ansteuersignale ist genau einer Düse des Düsensatzes (Minimalumfang n_D) zugeordnet;
- die Ansteuersignale sind nicht negativ entsprechend der Tatsache, daß die Schubrichtung einer Düse nicht umkehrbar ist;
- die Berechnung der Ansteuersignale erfolgt aus n_A achsbezogenen Kommandosignalen mittels einer Matrix \underline{B} der Dimension $n_D \times n_A$ und eines Vektors \underline{u}_2 der Dimension n_D , gemäß der weiter unten folgenden Beschreibung; die vom Berechnungsverfahren benötigten Parameter \underline{B} und \underline{u}_2 sind im Bordrechner gespeichert und vom Boden aus überschreibbar, oder es können mehrere Sätze dieser Parameter gespeichert sein, z.B. für folgende Fälle:
- Umschaltung der Ansteuersignale auf redundante Düsen mit anderen Momenten- (und Kraft-)vektoren, oder Berücksichtigung bekannter Änderungen des Fahrzeugschwerpunktes oder des Schubniveaus einzelner Düsen;
- im Falle gepulster Düsen wird jedes der n_D Ansteuersignale genau einem der entsprechenden Düse zugeordneten Modulationsverfahren bzw. Modulator zugeführt;

Das vorgeschlagene Ansteuerungsverfahren benutzt eine Anordnung von gepulsten oder kontinuierlich ansteuerbaren Düsen zur Erzeugung von Momenten oder Momenten und Kräften auf Satelliten oder Raumfahrzeuge, die durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet ist:

- die Mindestanzahl n_D der Düsen ist um eins größer als die Anzahl n_A der umzusetzenden, achsbezogenen Stellkommandos, welche den auszuübenden Momenten um die drei Satelliten-Hauptachsen entsprechen; zusätzlich können auch Kräfte längs dieser Hauptachsen kommandiert werden; somit ist $n_A \leq 6$;
- die geometrische Anordnung der Düsen auf dem Satelliten oder Raumfahrzeug erlaubt das Erzeugen von positiven und negativen Momenten um bis zu drei Hauptachsen sowie gegebenenfalls von positiven und negativen Kräften in Richtung von bis zu drei Hauptachsen;
- für den Sonderfall $n_D \leq 4$ (zusätzliche Eigenschaft) gilt: die betragsmäßig größten Kraftkomponenten von mindestens n_D Düsen weisen in die gleiche Richtung, die Vorzugsrichtung für Schub bei Bahnkorrekturmanövern und gleichzeitiger Erzeugung von Momenten um $n_A = n_D - 1$ Achsen.

Für die Lage- (und Positions-)regelung von Satelliten oder Raumfahrzeugen mittels Düsen werden üblicherweise aus Meßsignalen mittels geeigneter Algorithmen Reglersignalen \underline{e} erzeugt, die, mit einer gewünschten Momentenmatrix \underline{I}_{cmd} (und Kraftmatrix \underline{E}_{cmd}) multipliziert, Kommandovektoren \underline{t}_{cmd} (und \underline{f}_{cmd}) ergeben, die wiederum den von den Düsen zu erzeugenden Momenten (und Kräften) entsprechen.

Diese achsbezogenen Kommandosignale sind in düsenbezogene, nicht negative Ansteuersignale \underline{k} umzuwandeln, die dem momentan im Mittel zu erzeugenden Schubniveau der jeweiligen Düse proportional sind.

Zwischen den gesuchten Ansteuersignalen \underline{k} für die Düsen und den von diesen erzeugten Kräften und Momenten besteht folgender Zusammenhang:

$$\underline{z}_{ges} = \begin{pmatrix} \underline{t} \\ \underline{f} \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} \underline{I} \\ \underline{E} \end{pmatrix} \cdot \underline{k} = \begin{pmatrix} \cdot & \cdot & \cdot & \tilde{f}_1 & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & f_1 & \cdot & \cdot \end{pmatrix} \cdot \underline{k}, i = 1 \dots n_D \quad (1)$$

oder zusammengefaßt:

$$\underline{z}_{ges} = \underline{B}_{ges} \cdot \underline{k}$$

mit

\underline{z}_{ges} : zusammengefaßter Momenten- und Kraftvektor,

\bar{t} : von den Düsen ausgeübtes mittleres Moment,

\bar{f} : von den Düsen ausgeübte mittlere Kraft,

5 \bar{f}_i : Kraftvektor der Düse i,

\bar{r}_i : Ortsvektor der Düse i, bezogen auf den Massenmittelpunkt,

10 $\bar{r}_i \bar{f}_i = \bar{r}_i \times \bar{f}_i$,

k_i : Ansteuersignal der Düse i.

Gesucht ist nun ein Ansteuervektor \underline{k} , der alle Elemente von \underline{z}_{ges} oder eine ausgewählte Teilmenge \underline{z} davon einem vorgegebenen Kommandovektor \underline{z}_{cmd} möglichst gleich macht:

15
$$\underline{z}_j = \underline{z}_{cmd,j}, j = 1..n_A, n_A \leq 6 \quad (2)$$

Hierbei kann \underline{z}_{cmd} dargestellt werden als das Produkt des n_A -elementigen Reglerausgangssignales \underline{e} mit einer gewünschten Momenten/Kraft-Matrix \underline{B}_{cmd} . Hierdurch läßt sich Gl. (2) wie folgt schreiben:

20
$$\underline{B}_{cmd} \underline{e} = \underline{B} \underline{k} \quad (3)$$

Hierbei ist entweder $\underline{B} = \underline{B}_{ges}$, oder \underline{B} entsteht aus \underline{B}_{ges} durch Streichen der denjenigen Elementen von \underline{z}_{ges} entsprechenden Zeilen, für die kein Sollwert vorgegeben ist.

25 Bei Satelliten und Raumfahrzeugen wird i.a. für die Momente um alle Achsen ein Sollwert vorgegeben, um unkontrollierte Drehungen zu vermeiden. Üblicherweise gilt somit $n_A \geq 3$. Für die Elemente von \underline{k} in (3) gilt die Randbedingung

30
$$k_i \geq 0, i = 1..n_D \quad (4)$$

Dies entspricht der Tatsache, daß die Düsen nur Schub in einer Richtung erzeugen können.
Die minimale Anzahl von Düsen, für die die Gleichungen (3) und (4) überhaupt erfüllt werden können, ist

35
$$n_D = n_A + 1 \quad (5)$$

Das vorgeschlagene Verfahren erzeugt genau n_D Ansteuersignale. Es verwendet eine Methode der Matrixzerlegung (Singular Value Decomposition = SVD, beispielsweise bekannt aus IEEE Transactions on Automatic Control, Vol. AC-25, No. 2, April 1980, Seiten 164 bis 176), mit der sich die Düsenmatrix \underline{B} in (3) darstellen läßt als

40
$$\underline{B} = \underline{V} (\underline{\Sigma}, \underline{0} \begin{pmatrix} \underline{U1}^T \\ \underline{U2}^T \end{pmatrix}) \quad (6)$$

45 Für den hier beschriebenen Fall, $n_D = n_A + 1$, ist $\underline{U2}$ ein Vektor der Dimension n_D , im folgenden bezeichnet als $\underline{u2}$. Ist $\underline{u2}$ definit, enthält es also nur Komponenten gleichen Vorzeichens, dann wird der Ansteuervektor \underline{k} folgendermaßen bestimmt:

50
$$\underline{k} = \underline{B}^I \cdot \underline{e} + c \cdot \underline{u2} \quad (7a)$$

55
$$c = -\min_i \{ (\underline{B}^I \underline{e})_i / u2_i \} \quad (7b)$$

mit

$$\underline{B}^I = \underline{U}1 \underline{\Sigma}^{-1} \cdot \underline{V}^T \cdot \underline{B}_{cmd} \quad (8)$$

5 Die Definitheit des Vektors $\underline{u}2$ in Gl. (6) und (7) ist die einzige Forderung an die Düsenmatrix \underline{B} , damit das hier beschriebene Verfahren angewandt werden kann. Sie entspricht der Tatsache, daß der Düsensatz in der Lage ist, positive und negative Momente um sowie gegebenenfalls positive und negative Kräfte längs der jeweils geforderten Hauptachsen von Raumfahrzeug bzw. Satellit zu erzeugen.

10 Insbesondere setzt das hier beschriebene Verfahren keinerlei Symmetrieeigenschaften des Düsensatzes voraus (z.B. daß Paare von Düsen jeweils entgegengesetzte Momente gleichen Betrags um eine Hauptachse erzeugen müssen).

Andererseits kann es bei Nichtdefinitheit von $\underline{u}2$ kein Verfahren geben, das zur Ansteuerung von Düsensätzen der hier verwendeten Art geeignet wäre, d.h. das die Forderungen (2) und (4) erfüllen könnte.

15 Das Verfahren wird vorzugsweise im Bordrechner des betreffenden Satelliten oder Raumfahrzeuges implementiert, wo auch die Matrix \underline{B}^I sowie der Vektor $\underline{u}2$ aus Gl. (7) abgespeichert sind.

Die Parameter \underline{B}^I und $\underline{u}2$ sind vom Boden aus per Telekommando überschreibbar, um sie Änderungen der Düsenmatrix \underline{B} anzupassen. Diese können z.B. entstehen durch:

- Änderung des Massenmittelpunktes im Betrieb,
- Änderung des Schubniveaus der Düsen, oder
- Umschaltung auf Düsen mit anderer Einbaugeometrie.

25 Hierbei bewirkt Gl. (7b), daß alle Ansteuersignale nicht negativ sind. Das Ansteuergesetz nach Gl. (7) erfüllt somit die Forderungen (2) und (4).

Das vorgeschlagene Verfahren erzeugt eine Anzahl n_D von Ansteuersignalen, die um eins größer ist als die Anzahl der achsbezogenen Momenten- und Kraftkommandos n_A . Im einfachsten Fall ist somit die Anzahl der verwendeten Düsen gleich n_D . Es können jedoch auch mehr als n_D Düsen verwendet werden, z.B. in folgenden Fällen:

- Zur Erhöhung des Momenten- bzw. Schubniveaus können mehrere Düsen mit ähnlichem Momenten- und Kraftvektor zusammengefaßt und einem Ansteuersignal k_i zugeordnet werden, wobei dann in Gleichung (3) in der entsprechenden Spalte der Matrix \underline{B} die Mittelwerte der relevanten Elemente der Momenten- (und Kraft-) Vektoren der zusammengefaßten Düsen einzusetzen sind;
- zur Erhöhung der Redundanz können Elemente des Vektors \underline{k} wahlweise zur Ansteuerung verschiedener Düsen mit ähnlichem Momenten- und Kraftvektor verwendet werden, oder der Vektor \underline{k} kann zur Ansteuerung eines anderen Düsensatzes mit insgesamt ähnlichen Eigenschaften verwendet werden; in beiden Fällen müssen gegebenenfalls die Werte der Parameter \underline{B}^I und $\underline{u}2$ über Telekommandos angepaßt oder durch für den jeweiligen Düsensatz im voraus berechnete und im Bordrechner abgespeicherte Werte ersetzt werden.

Bei Verwendung von gepulsten Düsen wird jedes der ermittelten Ansteuersignale genau einem Modulator zugeführt. Die Modulatoren können digital im Bordrechner oder analog realisiert sein. Das Ausgangssignal eines jeden Modulators wird in geeigneter Weise zur Betätigung des Ventils (der Ventile) der diesem Modulator fest zugeordneten Düse (Gruppe von Düsen mit ähnlichem Momenten- und Kraftvektor) verwendet.

Bei Verwendung von kontinuierlich steuerbaren Düsen wird jedes der ermittelten Ansteuersignale in geeigneter Weise zur Betätigung des Schubsteuerungsmechanismus der diesem Ansteuersignal fest zugeordneten Düse (Gruppe von Düsen mit ähnlichem Momenten- und Kraftvektor) verwendet.

Weisen die betragsmäßig größten Kraftkomponenten von mindestens $n_D \leq 4$ Düsen in die gleiche Richtung, so kann in diese Richtung ein Dauerschub ausgeübt werden bei gleichzeitiger Erzeugung von kommandierten Momenten um $n_D - 1$ Achsen.

Für $n_D = 4$, sind so z.B. Bahnkorrekturmanöver bei gleichzeitiger Lageregelung möglich.

Für diesen Sonderfall ist die Berechnungsvorschrift des Skalars c in Gl. (7b) wie folgt zu erweitern:

Fall a), gültig außerhalb von Schubphasen oder während Schubphasen, falls $c_m \leq c_o$ (c_m siehe Fall b):

$$c = c_0 := - \min_i \{ (\underline{B}^1 \underline{e})_i / u_{2i} \} \quad (9a)$$

Fall b), gültig während Schubphasen, falls $c_m > c_0$:

$$c = c_m := \min_i \{ 1 - (\underline{B}^1 \underline{e})_i / u_{2i} \} \quad (9b)$$

Im Fall a) wird die Unbestimmtheit des Gleichungssystems (1) genutzt, um die Forderungen (2) und (4) mit minimalem Energieaufwand zu erfüllen (mindestens einer Düse wird der Ansteuerwert Null zugeordnet), im Fall b) geschieht dies mit maximalem Energieaufwand (mindestens einer Düse wird der maximale Ansteuerwert zugeordnet).

Im folgenden ist die Erfindung anhand der einzigen Figur näher erläutert. Sie zeigt in schematischer Weise ein Blockschaltbild einer Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

Dabei werden einem Regler 1 eingangsseitig über Zuleitungen 2 und 3 Meßsignale \underline{u}_m , welche die Lage und ggf. Position sowie die Drehrate und ggf. Geschwindigkeit des Raumfahrzeuges repräsentieren, sowie Sollwerte \underline{u}_r für \underline{u}_m zugeführt. Diese Meßsignale bzw. Sollwerte sind achsbezogen, d.h. auf die drei Hauptachsen des dem Raumfahrzeug fest zugeordneten Koordinatensystems x, y, z bezogen. Dies ist bei jeder der beiden Leitungen 2 und 3 durch die Angabe der Vektordimension n_A angedeutet. Der Regler 1 erzeugt nach einem vorgegebenen Algorithmus ausgangssseitig einen Vektor \underline{e} von Reglersignalen, welcher ebenfalls die Dimension n_A besitzt. Die Reglersignale werden über eine Leitung 4 einem Multiplikationsglied 6 zugeführt, welches noch über eine Leitung 17 eine Matrix \underline{B}^1 des Typs $n_D \times n_A$ empfängt. Das Multiplikationsglied 6 ist Teil einer Umwandlungsvorrichtung 5, welche als weitere Funktionsglieder noch ein Additionsglied 12, ein weiteres Multiplikationsglied 11 sowie eine Rechenvorrichtung 9 enthält. Die Matrix \underline{B}^1 wird einem Teilspeicher 8 entnommen, welcher zu einem Speicher 7 gehört, der noch in einem weiteren Teilspeicher 10 einen Vektor \underline{u}_2 enthält, welcher ebenso wie die Matrix \underline{B}^1 aus einer SVD-Matrixzerlegung resultiert, siehe weiter oben die Gleichungen (6) sowie (8). Durch einen Pfeil 22 ist angedeutet, daß der ebenso wie die Umwandlungsvorrichtung 5 im Raumfahrzeug angeordnete Speicher 7 über Telekommando beispielsweise von einer Bodenstation aus überschrieben werden kann. Die in den Teilspeichern 8 und 10 enthaltenen Parametergrößen können demnach bei Bedarf, wie oben bereits angedeutet, jederzeit geändert werden und stehen dann den weiteren Berechnungen in der Umwandlungsvorrichtung 5 zur Verfügung. Nach Multiplikation der beiden erwähnten Eingangsgrößen \underline{e} und \underline{B}^1 des Multiplikationsgliedes 6 erscheint an dessen Ausgang ein vektorielles Signal der Dimension n_D . Dieses enthält also so viele Komponenten, wie anzusteuern Düsen (n_D) vorhanden sind. Die Leitung 13 führt somit ein Signal, welches dem ersten Summanden in der Gleichung (7a) entspricht. Der zweite Summand wird dem anschließenden Additionsglied 12 über eine Leitung 15 zugeführt. Auf diese wird das Ausgangssignal des Multiplikationsgliedes 11 abgegeben, welches als Eingangssignale einmal die in der Recheneinheit 9 berechnete Konstante c und zum anderen den aus dem Teilspeicher 10 entnommenen Vektor \underline{u}_2 der Dimension n_D empfängt. Der Recheneinheit 9 werden als Eingangssignale einmal über Leitung 19 der erste Summand der Gleichung (7a) und zum anderen über eine Leitung 18 der erwähnte Vektor \underline{u}_2 zugeführt. Das Ausgangssignal der Recheneinheit 9, nämlich die Konstante c wird in dieser Recheneinheit nach den Vorschriften der Gleichungen (7b) bzw. (9a) oder (9b) berechnet.

Damit steht auf der Ausgangsleitung 4 des Additionsgliedes 12 ein vektorförmiges Signal der Dimension n_D zur Verfügung, nämlich der gewünschte Ansteuervektor \underline{k} , dessen Komponenten k_i die gewünschten Ansteuersignale für die n_D einzelnen Düsen darstellen, allerdings noch in kontinuierlich veränderbarer Form.

Sind nun als Lageregelungstriebwerke Düsen vorgesehen, welche pulsförmig zu betreiben sind, so wird jedes einzelne der skalaren Ansteuersignale k_i einem eigenen Modulator zugeführt. Der Vektor \underline{k} wird also derart aufgespalten, daß jede seiner n_D einzelnen Komponenten einem anderen Modulator einer Modulatorgesamtheit 20 zugeführt wird, die aus insgesamt n_D einzelnen Modulatoren besteht, deren jeder einer anderen der n_D Düsen zugeordnet ist. Der Modulatorgesamtheit 20 ist somit insgesamt ein Signalvektor $\underline{\tilde{k}}$ zu entnehmen, dessen n_D Komponenten die den n_D einzelnen Düsen jeweils zuzuführenden diskreten Pulsfolgen darstellen, welche bekanntermaßen die Werte 0 oder ± 1 annehmen können.

Im Falle von kontinuierlich ansteuerbaren Lageregelungstriebwerken entfallen die Modulatoren, und der Ansteuervektor \underline{k} wird unmittelbar der Gesamtheit dieser Lageregelungstriebwerke zugeführt, und zwar derart, daß jedes dieser

Triebwerke eine andere der n_D Komponenten dieses Vektors als Ansteuersignal zur Betätigung ihres Schubsteuerungsmechanismus enthält.

Der Regler 1 kann vor seinem Ausgang für die n_A Komponenten seines Ausgangssignales noch jeweils eine Totzone enthalten, welche in üblicher Weise dazu führt, daß nur solche Signale weitergeleitet werden, die eine per individuellem Schwellenwert vorgebbare Mindesthöhe überschreiten. Damit kann achsbezogen eine gewünschte Lagegenauigkeit vorgegeben werden. Weiterhin kann am Ausgang des Additionsgliedes 12 ein Begrenzer vorgesehen sein, welcher dafür sorgt, daß der Absolutwert des Vektors \underline{k} eine vorgebbare Höhe, beispielsweise 1, nicht überschreitet. Die einzelnen Komponenten dieses Vektors werden dabei nötigenfalls proportional soweit verkleinert, daß die genannte Forderung erfüllbar ist.

Anschließend sind zwei Beispiele für die Berechnung eines Ansteuervektors \underline{k} angegeben, welche die Vorgehensweise bei der Berechnung anhand konkreter Zahlenbeispiele verdeutlichen sollen.

Das Beispiel a)

$n_A = 3$; gefordert ist ein 3-achsiges Stellmoment mit $\underline{z}_{cmd} = \underline{t}_{cmd} = (t_x, t_y, t_z)$

$n_D = 4$; d.h. es werden 4 Düsen verwendet

$\underline{e} = (e_x, e_y, e_z)$ (achsbezogene Reglerausgangssignale)

Kräfte der Düsen $\underline{E} = (f_1 \dots f_4)$ gem. (1):

$$\underline{E} = \begin{pmatrix} 0.93102 & 0.92758 & 0.95368 & 0.95619 \\ 0.06 & -0.1 & -0.08 & 0.04 \\ -0.36 & -0.36 & 0.29 & 0.29 \end{pmatrix} \quad [\text{N}]$$

Einbauorte der Düsen, $\underline{L} = (l_1 \dots l_4)$:

$$\underline{L} = \begin{pmatrix} -0.889 & -0.889 & -0.889 & 0.889 \\ 0.448 & -0.448 & 0.574 & -0.574 \\ 0.605 & 0.605 & 0.477 & 0.477 \end{pmatrix} \quad [\text{m}]$$

mittlerer Schwerpunkt des Satelliten:

$$\underline{c} = (0.036 \ -0.018 \ 0.507) \quad [\text{m}]$$

Hieraus folgt die Matrix der erzeugbaren Düsenmomente,

$\underline{B} = \underline{I} = (\dots \tilde{r}_i f_i \dots)$ gemäß (1), mit

$$\tilde{r}_i = l_i - \underline{c}, \quad i = 1..4:$$

$$\underline{B} = \begin{pmatrix} -0.1736 & 0.1646 & 0.1693 & -0.1600 \\ -0.2418 & -0.2421 & 0.2396 & 0.2396 \\ 0.4894 & 0.4914 & -0.4906 & 0.4946 \end{pmatrix} \quad [\text{Nm}]$$

oder näherungsweise:

$$\underline{B} \approx \left[2 \begin{pmatrix} 0.17 & 0 & 0 \\ 0 & 0.24 & 0 \\ 0 & 0 & 0.49 \end{pmatrix} \right] \left[(1/2) \begin{pmatrix} -1 & 1 & 1 & -1 \\ -1 & -1 & 1 & 1 \\ -1 & 1 & -1 & 1 \end{pmatrix} \right] = [\underline{\Sigma}] [\underline{U}_1^T]$$

Dies ist eine „ideale“ Momentenmatrix, da die Komponenten in einer Achse für alle Düsen dem Betrag nach gleich sind. Daher lassen sich hieraus direkt die Elemente der Matrixzerlegung

$$\underline{\Sigma}, \underline{U}_1^T, \text{ und } \underline{V} = \underline{I}, \quad \text{gem.} \quad (6)$$

ablesen. Der Vektor \underline{u}_2 ergibt sich durch orthogonale Ergänzung von

\underline{U}_1 (Bedingungen: $|\underline{u}_2| = 1$, $\underline{u}_j^T \underline{u}_2 = 0$ für $j = 1..3$) zu

$$\underline{u}_2^T = (1/2) (1 \ 1 \ 1 \ 1).$$

Als gewünschte „Momentenmatrix“ \underline{B}_{cmd} gem. (3) wählt man sinnvollerweise die Diagonalmatrix der Momente, die von einer Düse in einer Achse aufgebracht werden können, also

$$\underline{B}_{cmd} = (1/2) \underline{\Sigma} = \text{diag} \{0.17 \ 0.24 \ 0.49\} \quad [\text{Nm}].$$

Damit ergibt sich als Ansteuermatrix gem. (8):

$$\underline{B}^1 = (1/2) \underline{U}_1 = (1/4) \begin{pmatrix} -1 & -1 & -1 \\ 1 & -1 & 1 \\ 1 & 1 & -1 \\ -1 & 1 & 1 \end{pmatrix}$$

Bei einem Reglerausgangssignal von z.B. $\underline{e} = (1 \ 1 \ 1)^T$ erhält man z.B. für „on-Modulation“ (d.h. kein Schub in Vorzugsrichtung der Düsen):

$$\underline{B}^1 \underline{e} = (1/4) (-3 \ 1 \ 1 \ 1), \quad c = 3/2 \text{ (nach (7b) bzw. 9a))},$$

$\underline{k} = (0 \ 1 \ 1 \ 1)^T$; hieraus resultiert ein mittleres Moment der Düsen von

$$\underline{z} = (0.17 \ 0.24 \ 0.49)^T \quad [\text{Nm}]$$

Im obigen Beispiel ist eine Bestimmung von c nach (9b) nicht möglich, da der Reglerausgang bereits maximalen Schub in Vorzugsrichtung der Düsen erzwingt, d.h. das größte Element von \underline{k} bereits gleich 1 ist.

I.a. läßt sich jeder Wert von c , der zwischen denen aus (9a) und (9b) liegt, zur Ansteuerung gem. (7a) verwenden. Dies entspricht einem kontinuierlich zwischen Minimum und Maximum steuerbaren Schub in der Haupt-Krafttrichtung der Düsen.

Beispiel b)

Eine ideale Momentenmatrix wie in Beispiel a) ist meist das Ergebnis einer sorgfältig gewählten Düseneinbaugeometrie unter Berücksichtigung des Satellitenschwerpunktes. Bei Schwerpunktswanderungen im Verlauf einer Mission lassen sich Abweichungen von der idealen Momentenmatrix nicht vermeiden. So erhält man z.B. mit der Düseneinbaugeometrie von Beispiel a), jedoch mit dem Schwerpunkt

$$\underline{c} = (0.34 \ -0.017 \ 0.468)^T \quad [\text{Nm}],$$

die Momentenmatrix

$$\underline{B} = \begin{pmatrix} -0.1756 & 0.1689 & 0.1721 & -0.1619 \\ -0.2047 & -0.2052 & 0.2763 & 0.2763 \\ -0.4883 & 0.4921 & -0.4898 & 0.4957 \end{pmatrix} \quad [\text{Nm}].$$

Hierfür erhält man die Elemente der SVD gem. (6) sowie die Ansteuermatrix \underline{B}^1 gem. (8) wie folgt:

$$\underline{U}_1^T = \begin{pmatrix} -0.49783 & 0.50131 & -0.49715 & 0.50368 \\ -0.48985 & 0.51078 & 0.48695 & -0.51189 \\ 0.43151 & 0.41076 & -0.58039 & -0.55518 \end{pmatrix}$$

$$\underline{\Sigma} = \text{diag} \{0.98298 \ 0.33916 \ 0.48665\} \quad [\text{Nm}]$$

$$\underline{V} = \begin{pmatrix} 5.0716E-3 & 9.9942E-1 & -3.3695E-2 \\ 8.5953E-4 & -3.3699E-2 & -9.9943E-1 \\ 1.0 & -5.0398E-3 & 1.0299E-3 \end{pmatrix}$$

$$E - x = 10^{-x}$$

$$\underline{u}_2 = (0.57097 \ 0.56486 \ 0.42293 \ 0.41958)^T$$

$$\underline{B}^1 = \begin{pmatrix} -0.25090 & -0.20111 & -0.24913 \\ 0.25147 & -0.21453 & 0.25163 \\ 0.25033 & 0.27453 & -0.25711 \\ -0.24945 & 0.28595 & 0.25942 \end{pmatrix}$$

Für \underline{B}_{cmd} gem. (3) wurden hier folgende Werte gewählt:

$$\underline{B}_{cmd} = \text{diag. } \{0.17 \ 0.24 \ 0.50\} \quad [\text{Nm}].$$

Patentansprüche

1. Vorrichtung für ein Raumfahrzeug zur Lageregelung bezüglich der drei Hauptachsen eines dem Raumfahrzeug fest zugeordneten Koordinatensystems und ggf. zur Positionsregelung des Raumfahrzeuges, mit einem aus achsbezogenen Meßsignalen achsbezogene Reglersignale erzeugenden Regler, mit Düsen oder Lageregelungstriebwerken zur Erzeugung von positiven und negativen Momenten um die drei Hauptachsen sowie ggf. von positiven und negativen Kräften längs dieser Hauptachsen, und mit einer Umwandlungseinheit zur Erzeugung von den einzelnen Düsen oder Lageregelungstriebwerken jeweils zugeordneten, nicht negativen Ansteuersignalen aus den achsbezogenen Reglersignalen, **dadurch gekennzeichnet**, daß im Falle gepulst zu betreibender Düsen oder Lageregelungstriebwerke jedes der Ansteuersignale einem eigenen Modulator zugeführt und jedem der Modulatoren wiederum je eine der Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke in fester Zuordnung nachgeschaltet ist.
2. Vorrichtung für ein Raumfahrzeug zur Lageregelung bezüglich der drei Hauptachsen eines dem Raumfahrzeug fest zugeordneten Koordinatensystems und ggf. zur Positionsregelung des Raumfahrzeuges, mit einem aus achsbezogenen Meßsignalen achsbezogene Reglersignale erzeugenden Regler und mit Düsen oder Lageregelungstriebwerken zur Erzeugung von positiven und negativen Momenten um die drei Hauptachsen sowie ggf. von positiven und negativen Kräften längs dieser Hauptachsen, wobei im Falle kontinuierlich steuerbaren Düsen oder Lageregelungstriebwerke eine Umwandlungseinheit zur Erzeugung von den einzelnen Düsen oder Lageregelungstriebwerken jeweils zugeordneten, nicht negativen Ansteuersignalen aus den achsbezogenen Reglersignalen vorgesehen und jedes der Ansteuersignale zur Betätigung des Schubsteuerungsmechanismus der diesem Ansteuersignal fest zugeordneten Düse bzw. des ihm fest zugeordneten Lageregelungstriebwerkes verwendet ist.
3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Umwandlungseinrichtung zur Durchführung einer Operation gemäß der Vorschrift

$$\underline{k} = \underline{B}^1 \underline{e} + c \underline{u}_2$$

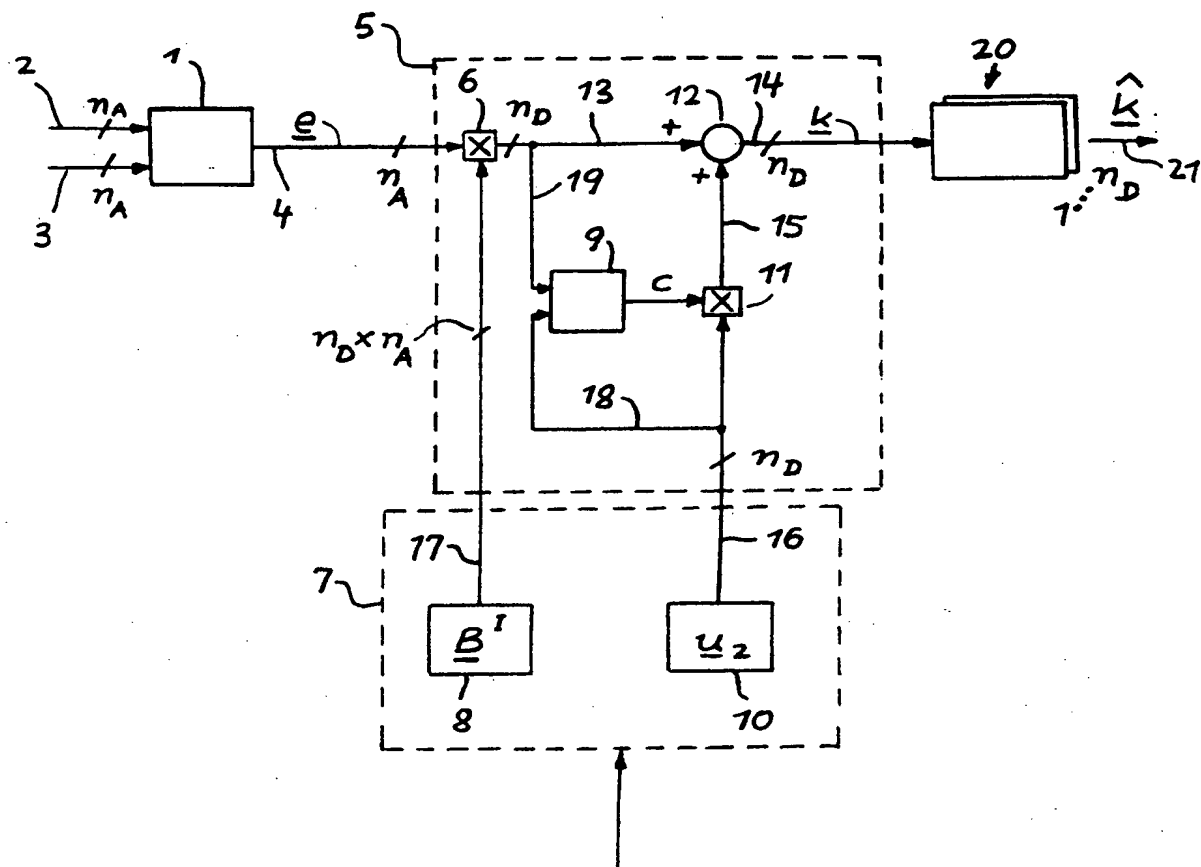
ausgelegt ist, wobei \underline{k} der die Ansteuersignale als Komponenten enthaltende Ansteuervektor und \underline{e} der die achsbezogenen Reglersignale als Komponenten enthaltende Vektor sind, und wobei weiterhin \underline{B}^1 eine Ansteuermatrix und \underline{u}_2 ein definierter Vektor sind, welche beide aus einer nach der Methode der Singular Value Decomposition (SVD) durchzuführenden Matrixzerlegung einer Düsenmatrix \underline{B} resultieren, die als Elemente die von den Düsen bzw. Lageregelungstriebwerken erzeugbaren Momenten- und Kraftvektoren enthält, und schließlich c so gewählt ist, daß alle Ansteuersignale nicht negativ sind.

4. Vorrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Umwandlungseinrichtung einen durch Telekommando überschreibbaren Speicher zur Aufnahme der Ansteuermatrix \underline{B}^1 sowie des definiten Vektors \underline{u}_2 aufweist
5. Verfahren zur Erzeugung von die Komponenten eines Ansteuervektors \underline{k} bildenden Ansteuersignalen für die Düsen

bzw. Lageregelungstriebwerke einer Vorrichtung zur Lageregelung und ggf. Positionsregelung eines Raumfahrzeuges auf der Basis von auf die drei Hauptachsen eines dem Raumfahrzeug fest zugeordneten Koordinatensystems bezogenen Reglersignalen unter Anwendung einer Vorschrift

$$\underline{k} = \underline{B}^T \underline{e} + c \underline{u}_2$$

wobei eine Ansteuermatrix \underline{B}^T , ein definitiver Vektor \underline{u}_2 sowie eine Konstante c aus der Anwendung einer Matrixzerlegung nach der an sich bekannten Methode der Singular Value Decomposition (SVD) auf eine Düsenmatrix \underline{B} resultieren, welche als Elemente die von den Düsen- bzw. Lageregelungstriebwerken erzeugbaren Momenten- und Kraftvektoren enthält, dadurch gekennzeichnet, daß die Ansteuermatrix \underline{B}^T direkt mit dem aus den achsbezogenen Reglersignalen gebildeten Vektor \underline{e} multipliziert wird.





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 750 239 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
04.06.1997 Patentblatt 1997/23

(51) Int. Cl.⁶: G05D 1/08

(43) Veröffentlichungstag A2:
27.12.1996 Patentblatt 1996/52

(21) Anmeldenummer: 96108827.5

(22) Anmeldetag: 03.06.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT

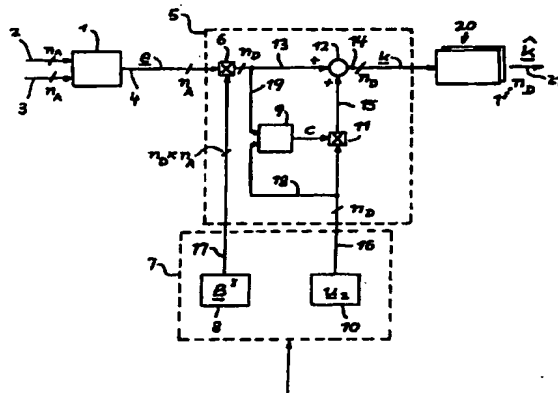
(30) Priorität: 02.06.1995 DE 19519732

(71) Anmelder: Daimler-Benz Aerospace
Aktiengesellschaft
81663 München (DE)

(72) Erfinder:
• Fischer, Horst-Dieter, Dipl.-Ing.
82008 Unterhaching (DE)
• Chemnitz, Joachim, Dipl.-Ing.
81739 München (DE)
• Surauer, Michael, Dipl.-Ing.
83339 Chieming (DE)

(54) **Vorrichtung zur Lage- und gegebenenfalls Positionsregelung eines Raumfahrzeuges sowie zugehöriges Verfahren**

(57) Diese Vorrichtung dient zur Lageregelung eines Raumfahrzeuges bezüglich seiner drei Hauptachsen. Sie enthält einen Regler 1, welcher aus achsbezogenen Meßsignalen achsbezogene Reglersignale α erzeugt. Es sind Düsen oder Lageregelungstriebwerke zur Erzeugung von auf die Hauptachsen bezogenen Momenten bzw. Kräften vorhanden. Eine Umwandlungsvorrichtung 5 dient der Erzeugung von nicht negativen Ansteuersignalen, welche jeweils einem eigenen Modulator einer Modulatorgesamttheit 20 zugeführt werden. Jedem einzelnen Modulator ist wiederum je eine der Düsen bzw. Lageregelungstriebwerke in fester Zuordnung nachgeschaltet. Im Falle kontinuierlich steuerbarer Düsen oder Lageregelungstriebwerke werden die von der Umwandlungseinheit erzeugten Ansteuersignale direkt zur Betätigung des jeweiligen Schubsteuerungsmechanismus verwendet.



EP 0 750 239 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 10 8827

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	US 4 848 706 A (GARG SUBHASH C ET AL) 18. Juli 1989 * das ganze Dokument *	1,2,5	G05D1/08
A	FR 2 423 808 A (MATRA) 16. November 1979 * das ganze Dokument *	1,2,5	
A	EP 0 371 344 A (HUGHES AIRCRAFT CO) 6. Juni 1990 * das ganze Dokument *	1,2,5	
A	EP 0 544 295 A (HUGHES AIRCRAFT CO) 2. Juni 1993 * das ganze Dokument *	1,2,5	
A	EP 0 571 239 A (AEROSPATIALE) 24. November 1993 * Seite 7, Zeile 9 - Zeile 22; Abbildung 5 *	1,2,5	
A	FR 2 697 651 A (AEROSPATIALE) 6. Mai 1994 * das ganze Dokument *	1,2,5	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			G05D B64G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 24. März 1997	Prüfer Kelperis, K
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 150 GLE (P/M/03)